



(12) EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
29.09.2004 Patentblatt 2004/40

(51) Int Cl.7: B64C 13/50

(21) Anmeldenummer: 04004098.2

(22) Anmeldetag: 24.02.2004

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE BG CH CY CZ DE DK EE ES FI FR GB GR
HU IE IT LJ LU MC NL PT RO SE SI SK TR
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK

• Rechter, Harald, Dipl.-Ing.
28816 Stuhr (DE)
• Besing, Wolfgang, Dipl.-Ing.
27711 Osterholz Scharmbeck (DE)

(30) Priorität: 27.03.2003 DE 10313728

(71) Anmelder: Airbus Deutschland GmbH
21129 Hamburg (DE)

(74) Vertreter: Hansmann, Dierk, Dipl.-Ing.
Patentanwälte
Hansmann-Klickow-Hansmann
Jessenstrasse 4
22767 Hamburg (DE)

(72) Erfinder:
• Recksiek, Martin, Dipl.-Ing.
21109 Hamburg (DE)

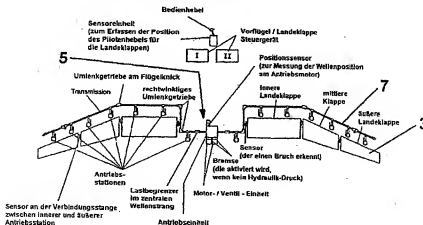
(54) Klappensystem am Tragflügel eines Starrflügel-Flugzeuges

(57) Die Erfindung bezieht sich auf ein Klappensystem am Tragflügel eines Starrflügel-Flugzeuges.

Das Klappensystem wird von einer flugeuginternen Flugsteuerungseinrichtung zentral überwacht, die während des Fluges mit aktuellen Flugdaten versorgt wird und in Abhängigkeit dieser Daten entsprechende Stellinformationen zur Veränderung von am Tragflügel angeordneten Vorder- und Hinterkantenklappen (2,3)

ableitet. Die Flugsteuerungseinrichtung ist mit wenigstens einer zentralen Klappensteuerungseinheit leitend verbunden. Alle Vorder- und Hinterkantenklappen sind mit flügelintegrierten Antrieben (4,41-44) mechanisch gekoppelt, die an der Flügelvorder- und Flügelhinterkante des Tragflügels beweglich angebracht sind. Die Antriebe sind mit der Klappensteuerungseinheit leitend verbunden sind und durch letztere einzeln ansteuerbar.

Fig. 1
Stand der Technik
Landeklappensystem A 340



Beschreibung

[0001] Die Erfindung bezieht sich auf ein Klappensystem am Tragflügel eines Starrflügel-Flugzeuges entsprechend dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

[0002] Die Fachwelt versteht unter einem Flugzeug, dessen Tragflügel starr am Flugzeugrumpf befestigt sind, i. e. S. (nur noch) den Starrflügler, dessen Vorbild man in der zivilen Luftfahrt mit dem Einsatz von modernen Verkehrsflugzeugen, beispielsweise vom Typ "Boeing" oder "Airbus", beobachten wird. An den Tragflügelhälften dieser Verkehrsflugzeuge sind in Spannweitenrichtung mehrere Vorder- und Hinterkantenklappen (Flaps und Slats) verteilt angeordnet, die an der Flügelvorder- und -hinterkante des Tragflügels beweglich angebracht sind. Dabei handelt es sich um Einrichtungen, mit denen die Strömungsverhältnisse am Tragflügel dermaßen beeinflusst werden, dass der Auftrieb von Flugzeugen beim Start und bei der Landung erhöht wird. Der Fachwelt sind derartige Einrichtungen allgemein unter dem Begriff: "Auftriebshilfen" geläufig, die auch nach "Start- oder Landehilfen" unterschieden werden. Diese Auftriebshilfen werden im Flugzeugbau zu einem Klappensystem zusammengefasst, das von Einrichtungen der Flugsteuerung des Flugzeuges überwacht und auf die Flugsituation bezogen geregelt wird, um beispielsweise den Start und die Landung eines Flugzeuges auf der Rollbahn (Piste) eines Flughafens störungs- und / oder fehlerfrei umzusetzen. In Abhängigkeit der aktuellen Flugdaten des Flugzeuges, die den Einrichtungen der Flugsteuerung ständig transferiert werden, wird mit den (dem) tragflügelinstallierten Klappen(system) situationsangepasst entweder die Wölbung des Tragflügelprofils verändert, die Flügelfläche vergrößert oder auch die Grenzschicht beeinflusst, wobei diese einzelnen Maßnahmen oft kombiniert werden.

[0003] Bekannte Klappensysteme verwenden im allgemeinen durchgehende Transmissionswellen zur Leistungsübertragung zwischen zentralem Antriebsmotor und den Antriebsstationen der Flügelvorderkantenklappen (Slats) und Flügelhinterkantenklappen (Flaps). Diese Klappensysteme umfassen (im allgemeinen) einen zentralen Antrieb und einen zentralen Wellenstrang, die dem der Fig. 1, beispielsweise für ein Landeklappensystem des Flugzeuges vom Typ: "Airbus - A340", entsprechen. Der Wellenstrang unterliegt einer ständigen Beobachtung durch ein Überwachungssystem, wobei pro Tragflügel eine wellenmechanisch gekoppelte Sicherheitsbremse mit integrierter Sensorenüberwachung angeordnet ist. Eine weitere Sicherheitsbremse mit integrierter Sensorenüberwachung ist im Zentralantrieb der Transmissionswelle integriert, wobei mit den Sensoren abweichende Positionsabweichungen und Überschwindigkeiten erfasst werden. Sofern ein Bruch der Transmissionswelle auftreten sollte, bliebe nur der Teil an wellenmechanisch gekoppelten Klappen steuerfähig, der mit dem Zentralantrieb verbunden ist, wobei die übrigen Klappen aerodynamisch sich nicht

mehr kontrollieren lassen. Mit der Nichtkontrolle einer einzelnen Klappe wird ein Wechsellspiel der aerodynamischen Lasten stattfinden, das für das Flugzeug in einer Katastrophe enden kann.

5 [0004] Außerdem ist ein hoher Installationsaufwand für derartige Klappensysteme erforderlich, da die an der Flügelhinter- oder -vorderkante verlegte Transmissionswelle beim Übergang vom Flügel in den Rumpf mehrfach um Ecken geführt wird.

10 [0005] Da mit der Transmissionswelle eine "Zwangs-synchronisierung des Landeklappensystems erfolgt, lässt sich auch eine Synchronisation der Klappen zwischen linken und rechtem Tragflügel zur Beherrschung asymmetrischer Klappenausschläge umsetzen, wobei (wie bekannt) ein zu großer asymmetrischer Klappen-
15 ausschlag des Klappensystems zu kritischen Flugzuständen führen kann, die nicht mehr beherrschbar sind. [0006] Weitere Nachteile eines zentralen Antriebes mit Transmissionswellen für Klappensysteme bestehen darin, dass neben dem hohen Installationsaufwand des Klappensystems letzteres einen schlechten Wirkungs-
20 grad aufweist. Außerdem ist eine aufwendige Auslegung des hochdynamischen Feder-Masse-Dämpfungs-systems des Transmissionswellenstrangs erforderlich.

25 [0007] Daneben sind aus Redundanzgründen auch Lösungen mit zwei Wellensträngen bekannt, wobei aber die Klappen der linken und rechten Tragflügelhälften mechanisch miteinander gekoppelt sind. Letztere Lösung entspricht dem Vorbild der Fig. 2, beispielsweise für ein Landeklappensystem des Flugzeuges vom Typ: "BOEING - B747". Dabei werden die inneren Klappen und die äußeren Klappen mit je einem Antrieb wellenmechanisch gekoppelt und dadurch synchronisiert.

30 [0008] Außerdem ist es am Beispiel eines Flugzeuges vom Typ: "DC9" und "DC10" bekannt, am Tragflügel angebrachte Klappen mit Einzelantrieben zu bewegen, wobei diese Einzelantriebe hydro-mechanisch gekoppelt und aufwendig synchronisiert werden. So werden zum Bewegen pro Klappe zwei Hydraulik-Zylinder eingesetzt, wobei jeder einzelne Antrieb einem Hydrauliksystem angeschlossen ist, aufgrund dessen Erweiterungen der Funktionalitäten des Klappensystems unmöglich sind. Derartige Klappensystemen haftet der Nachteil an, dass bei lokalem Antrieb mit Hydraulikzy-
35 linder sich nur eine einfache Klappen-Kinematik realisieren lässt. Durch die hydraulische Kopplung ist kein einzelnes Verfahren einer Klappe möglich, da alle Klappen den gleichen Drucknetzen angeschlossen sind. Auch werden sich Fehlerfälle am Klappensystem während des Fluges kaum lokalisieren lassen, wobei eine Fehlersuche während des Bodenaufenthaltes des betroffenen Flugzeuges wahrscheinlich zeitlich aufwendig sein wird.

40 [0009] Demzufolge liegt der Erfindung die Aufgabe zugrunde, eine Verbesserung der bekannten Lösungen für das Klappensystem eines Starrflügel-Flugzeuges bereitzustellen, mit der eine Erhöhung der Verfügbarkeit der Klappenfunktionen, die von einer höheren Funkti-
45

onsflexibilität des Klappensystems begleitet wird, umgesetzt wird.

[0010] Diese Aufgabe wird durch die in Anspruch 1 angegebenen Maßnahmen gelöst. In den weiteren Ansprüchen sind zweckmäßige Ausgestaltungen dieser Maßnahmen angegeben.

[0011] Dabei ist es insbesondere von Vorteil, dass ein denkbare Wellenbruch einer Antriebswelle, mit denen (über der) die Antriebe für eine Klappe wellenmechanisch gekoppelt sind, während des Fluges die Steuerungs- und Überwachungsfunktion des Klappensystems nicht wesentlich einschränken oder zu dessen Totalausfall führen wird. Ein weiterer Vorteil besteht darin, dass eine Reduzierung der dynamischen Probleme von mit langen Transmissionswellen ausgerüsteten Klappensystemen und ein mit weniger Reibung der Antriebe und Klappen betriebenes Klappensystem an Tragflügeln umgesetzt wird. Gleichmaßen wird eine Reduzierung des Installationsaufwandes und eine Verbesserung der Wartbarkeit des Klappensystems erreicht werden.

[0012] Die Erfindung ist anhand der Zeichnung dargestellt und nachfolgend näher erläutert. Es zeigen

- Fig. 1 das Landeklappensystem eines Flugzeuges vom Typ: "AIRBUS A340";
- Fig. 2 das Landeklappensystem eines Flugzeuges vom Typ: "BOEING B747";
- Fig. 3 ein Klappensystem mit einzeln angetriebenen Hinterkantenklappen;
- Fig. 4 ein Klappensystem mit Darstellung von Einzelantrieben für Hinterkantenklappen;
- Fig. 5 ein Klappensystem mit Einzelantrieben für teilweise gekoppelte Vorder- und Hinterkantenklappen;
- Fig. 6 eine Darstellung wellenmechanisch verbundener und elektronisch synchronisierter Einzelantriebe an einer von diesen mechanisch gekoppelten Klappe;
- Fig. 7 eine Darstellung von elektronisch synchronisierten Einzelantrieben an einer von diesen mechanisch gekoppelten Klappe.

[0013] Bereits einleitend werden Landeklappensysteme für Flugzeuge vom Typ: "Airbus A340" und "Boeing B747" beschrieben, die in den Figuren 1 und 2 dargestellt sind. Diese beiden Klappensysteme, die neben einem weiteren Klappensystem für ein Flugzeug vom Typ: "DC8" und "DC10" den Stand der Technik repräsentieren, sind insofern von Interesse, da nach einem ersten bildlichen Vergleich dieser bekannten Klappensysteme mit den nachfolgenden angegebenen Ausführungsformen des beispielsgemäßen Klappensystems nach den Figuren 3 bis 7 einem Fachmann die bestehenden Unterschiede deutlicher werden, die hintergründig dem weiteren Verständnis der nachfolgenden Ausführungen förderlich sind.

[0014] Hintergründig wird erwähnt, dass die gegen-

wärtigen Herausforderungen im Luftverkehr, die sich beispielsweise auf die Zunahme des Luftverkehrs aufkommens, die Forderung nach Lärmreduktion und die Umsetzung einer höheren Flexibilität in den An- und Abflugbahnen eines Flugzeuges beziehen, erhöhte Anforderungen an die funktionelle Flexibilität und die Verfügbarkeit von Klappensystemen am Tragflügel 1 stellen. Die Forderungen nach höherer funktionaler Flexibilität und einer Erhöhung der Verfügbarkeit im Fehlerfall des Klappensystems gibt Veranlassung dazu, über Lösungen für Klappensysteme nachzudenken, bei denen eine wellenmechanische Verbindung der Klappenantriebe mit einer Transmissionswelle nach dem Vorbild der Fig. 1 aus den eingangs geschilderten Nachteilen ausgeschlossen wird. Es wird eine Verbesserung der bekannten Klappensysteme angestrebt, die (nach den Figuren 3 bis 7) einzelne Antriebe 4, 41 bis 44 berücksichtigt, die an der betreffenden Klappe (Vorder- und / oder Hinterkantenklappe 2, 3) mechanisch gekoppelt sind, um deren Bewegung respektive Veränderung in eine gewünschte aerodynamische Klappenstellung während des Fluges (vordergründig zugunsten der Auftriebs-erhöhung des Flugzeuges beim Start oder bei der Landung durch Beeinflussung der Strömungsverhältnisse am Tragflügel 1) umzusetzen.

[0015] Diese Einzelantriebe werden demaßen synchronisiert, dass in allen Flugsituationen ein tragflügelspannweit differenzierter Klappenausschlag als auch ein gleich großer Klappenausschlag am linken und rechten Tragflügel 1 möglich wird.

[0016] So wird in den Figuren 6 und 7 jeweils ein Systemdesign für Einzelantriebe einer Klappe (Vorder- oder Hinterkantenklappe 2, 3) vorgestellt, das Bestandteil eines am Tragflügel 1 installierten Klappensystems ist. Dieser Anordnung von zwei Antrieben 41, 42, die mit einem Stellmotor 9 ausgeführt werden, wird man in den Figuren 3 bis 5 wiederholt begegnen, welche denkbare Ausführungen für ein Klappensystem am (an den) Tragflügel(n) 1 repräsentieren.

[0017] Eine Ausführung der Erfindung wird in der Fig. 7 dargestellt. Sie umfasst einen ersten Antrieb 41 und einen zweiten Antrieb 42 an einer Klappe (Vorder- und / oder Hinterkantenklappe 2, 3), die in diesem Fall nicht mechanisch gekoppelt sind und daher bei der Klappenstellung untereinander elektrisch synchronisiert werden müssen. Beide Antriebe 41, 42 sind mit einer (fluggzeuginternen positionierten) zentralen Klappensteuerungseinheit über Signal- oder Steuerleitungen (über Datenleitungen) informationstechnisch verbunden. Die Antriebe 41, 42 werden durch die Klappensteuerungseinheit einzeln angesteuert. Da eine Verzweigung dieser Leitungsverbindung (aus welchen Gründen auch immer) denkbar wäre, wird davon ausgegangen, dass (aus Gründen der versorgungszuverlässigen Übertragung von Informationen, hier: Stellsignale) eine direkte Ansteuerung des einzelnen Antriebs 41 und / oder 42 durch diese Klappensteuerungseinheit erfolgen wird. Außerdem ist die genannte Klappensteuerungseinheit

mit einer (flugzeugintern positionierten) zentralen Flugsteuerungseinrichtung verbunden, die während des Fluges mit aktuellen Flugdaten versorgt wird und nach einem gegebenen Soll / Ist-Vergleich der aktuellen Flugdaten mit vorgegebenen Flugdaten, worauf nicht näher eingegangen wird, in Abhängigkeit des Ergebnisses des erfolgten Vergleichs entsprechende Stellinformationen zur Veränderung der aktuellen Flugsituation ableitet, die der Klappensteuerungseinheit transferiert werden. Letztere wird die erhaltenen Stellinformationen in entsprechende Stellsignale umsetzen, die den einzelnen Antrieb 41, 42 (respektive den Stellmotor 9 des Antriebs 41, 42) mit einem Stellbefehl erreichen werden, der daraufhin durch die mechanische Kopplung des Motors mit der Klappe letztere in die gewünschte Klappenstellung fahren wird. Ein Übersichtsschaltbild, aus welchem die leitungsbezogene (informationsübertragene) Verbindung der (zentralen) Flugsteuerungseinrichtung und der Klappensteuerungseinheit mit einem (allgemein bezeichneten) Antrieb 4 anschaulich wird, vermittelt allgemein die Fig. 3, nach deren Vorbild die entsprechenden Leitungsverbindungen zur Ansteuerung eines einzelnen Antriebs 4, 41 bis 44 nach den Figuren 3 bis 7 realisiert werden.

[0018] An dieser Stelle wird erwähnt, dass die zentral gelegene Flugsteuerungseinrichtung und die zentral gelegene Klappensteuerungseinheit (jeweils) mit redundanten Steuerungsrechnern realisiert sind.

[0019] Es besteht die Möglichkeit, dass mehrere dezentral gelegene Klappensteuerungseinheiten, die ebenfalls mit einem Steuerungsrechner realisiert und flugzeug- oder tragflügelintern nahe der Klappen Vorder- oder Hinterkante gelegen angeordnet sind, mit der zentralen Klappensteuerungseinheit verbunden sind.

[0020] Auch lässt sich vorstellen, dass die einzelne dezentrale Klappensteuerungseinheit in dem Antrieb 4 integriert ist.

[0021] Da (auf alle Ausführungen nach den Figuren 3 bis 7 bezogen) beabsichtigt wird, die erwähnten Stellinformationen und Stellsignale / Stellbefehle in elektronischer Form zu transferieren, werden beispielsweise alle Leitungsverbindungen mit digitalen Datenleitungen ausgeführt, wobei dann der Steuerteil der Antriebe 4, 41 bis 44 ebenfalls befähigt ist, die erhaltenen digitalisierten Informationen und Signale zu verarbeiten und über den mechanischen Antriebsteil zur Veränderung der Klappenstellung zu übertragen. Andererseits besteht die Möglichkeit, die erwähnten Stellinformationen und Stellsignale / Stellbefehle analog über Steuer- und Signalleitungen zu transferieren, die dann vom Steuerteil jener Antriebe 4, 41 bis 44, entsprechend verarbeitet werden.

[0022] Wie bereits angedeutet - werden die Antriebe 4, 41 bis 44 (auf alle Ausführungen bezogen) jeweils einen Drehantrieb aufweisen, der aus einem Stellmotor 9, einem Stellgetriebe und (für die Antriebsfunktion entsprechenden) Zusatznichten besteht. Der verwendete Stellmotor 9 kann ein Schrittmotor sein, des-

sen erzeugtes Motordrehmoment mit gesteuerter Stellgeschwindigkeit auf die drehbeweglich gelagerte Welle 6 übertragen wird. Es kann ein elektrisch oder elektronisch angesteuerter Motor (Gleichstrom-Motor) eingesetzt werden, der eben von der betreffenden Klappensteuerungseinheit angesteuert wird.

[0023] Zurückkommend auf das Systemdesign mit zwei Einzelantrieben (einzelnen Antrieben 41, 42) nach der Fig. 7 bleibt zu erwähnen, dass beabsichtigt wird, die beiden Antriebe 41, 42 separat und elektronisch anzusteuern.

[0024] Es besteht auch die Möglichkeit, dass man der einzelnen Vorder- und / oder Hinterkantenklappe 2, 3 mehr als (nur) zwei Antriebe 41, 42 mechanisch koppelt, sofern man das Risiko einer nicht umsetzbaren Klappenveränderung in Grenzen halten möchte und der unvorhersehbare Ausfall eines ersten und zweiten Antriebs 41, 42 gleichermaßen bedacht wird. Dann wird auch jeder weitere (neben dem zweiten Antrieb 42) installierte Antrieb vorderrundig als redundanter Antrieb zu dem angegebenen Zweck benutzt werden.

[0025] Ferner berücksichtigt das vorgestellte Systemdesign, dass mindestens zwei Antriebe 41, 42 (also: mit Motoren ausgestattete Einzelantriebe) eine Antriebsstation 5 bilden, wobei die Antriebe 41, 42 der zentralen Klappensteuerungseinheit oder der betreffend zugeordneten dezentralen Klappensteuerungseinheit leitend [und vorzugsweise direkt] verbunden sind, welche in der Hauptsache synchron (oder denkbar auch wahlweise) ansteuerbar sind.

[0026] Nach der Fig. 6 sind der erste und der zweite Antrieb 41, 42 (wie auch jeder weitere installierte Antrieb) über eine drehbeweglich gelagerte Welle 6, die als Torsionswelle verwendet wird, wellenmechanisch verbunden. Damit wird eine Möglichkeit geschaffen, dass bei einem Ausfall (oder einer Störung) des ersten Antriebs 41 somit der verbleibende zweite Antrieb 42 (oder denkbar ein weiterer Antrieb) die betreffende wellenmechanisch gekoppelte Klappe (Vorder- und / oder Hinterkantenklappe 2, 3) mit reduzierter Geschwindigkeit antreiben kann. Es wird hinzugefügt, dass entsprechend dem Vorbild nach der Fig. 6 vorgesehen wird, der drehbeweglich gelagerten Welle 6 eine auf der Welle angeordnete (elektrisch oder elektronisch anspruchsbare) Wellenbremse 10 zu installieren, die zwischen dem ersten und dem zweiten Antrieb 41, 42 positioniert ist und der zentralen oder der betreffenden dezentralen Klappensteuerungseinheit leitend [und direkt] verbunden ist. Allgemein betrachtet wird, wie auch in der Fig. 4 dargestellt, also vorgesehen, dass diese Wellenbremse 10 immer zwischen zwei benachbarten (und hier: einer Hinterkantenklappe 3 mechanisch gekoppelten) Antrieben 41, 42 positioniert ist. Diese Wellenbremse 10 wird als Führungsbremse eingesetzt, an der ein Sensor 11 [Positionssensor] auf der Welle 6 installiert ist, welcher zur Beobachtung der Wellenlage und der Veränderungen der Drehbewegung der Welle 6 eingesetzt wird. Die Sensorlage wird in den Figuren 6 und 7 mit

einem Pfeil angedeutet, welche sich auf alle übrigen Ausführungen nach den Figuren 3 bis 5 übertragen lässt. Die leitende Verbindung des Sensors 11 mit der zentralen oder betreffenden dezentralen Klappensteuerungseinheit beruht darauf, dass mit dem Sensor 11 eine Erfassung der Lage der Welle 6 und deren Drehbewegung (Kraftübertragung in Transmissionen) sensitiv vorgenommen und (nach geschehener (digitaler) Signalwandlung) eine informationstechnisch Übermittlung an die angeschlossene Klappensteuerungseinheit aktuell übermittelt wird. Letztere versorgt (daraufhin) über den Leitungsweg die Flugsteuerungseinrichtung mit aktuellen Zustandsinformationen, die im Störfall (daraufhin) das Fehlverhalten der Welle 6 rechnerisch erfasst, auswertet und entsprechende Stellinformationen zur Kompensation und Beseitigung der Störung an die zentrale Klappensteuerungseinheit übermittelt, die bei direktem Anschluss der Antriebe 41 bis 44 der entsprechenden Antriebsstation 5 (daraufhin) entsprechende Stellbefehle zur Kompensation und Beseitigung der Störung umsetzt und auf dem Leitungsweg den betreffenden Antrieben 41, 42 (nach den Figuren 3 bis 6) als auch den Antrieben 43, 44 (nach den Figuren 3 und 5) der entsprechenden Antriebsstation 5 setzt.

[0027] Anderenfalls wird die entsprechende Stellinformation zur Kompensation und Beseitigung der Störung über die zentrale Klappensteuerungseinheit der (oder den) betreffenden dezentralen Klappensteuerungseinheit(en) zugeleitet, die (daraufhin) den betreffenden Antrieben 41 bis 44 der entsprechenden Antriebsstation 5 das entsprechende Stellsignal zur Kompensation und Beseitigung der Störung (Veränderung der Wellen-Störsituation) setzen wird (werden).

[0028] Hinsichtlich aller Ausführungen nach den Figuren 3 bis 7 wird allgemein - auf das gestörte Verhalten eines Antriebs 41 bis 44 bezogen - dargestellt, dass ein Ernstfall, der beispielsweise ein Verkanten zweier benachbarter Hinterkantenklappen 3 (nach den Figuren 3 bis 5) voraussetzen würde, zu einem Abschalten der Antriebe 41, 42 und 43, 44 zweier "benachbarter" Antriebsstationen 5 führen wird. Da aber - ausgenommen dem ersten Antrieb 41 - der zweite Antrieb 42 oder ein weiterer Antrieb einer Antriebsstation 5 als ein redundanter Antrieb eingesetzt ist, besteht die Möglichkeit, mit diesem redundanten Antrieb ein Verkanten der wellenmechanisch gekoppelten einzelnen Vorder- oder Hinterkantenklappe 2, 3 zu kompensieren, sofern eine Störung oder ein Ausfall des ersten Antriebes 41 vorliegt.

[0029] Zurückkommend auf die Fig. 3 vermittelt diese Darstellung einen linken Tragflügel 1, dem an der Tragflügelhinterkante eine Antriebsstation 5 und eine Klappenkörpergruppe 23 installiert ist. Es wird eine nahe der Wurzel des Tragflügels 1 geeignete Antriebsstation 5 gezeigt, die einen ersten und einen zweiten Antrieb 41, 42 (Einzelantriebe) aufweist, welche der Hinterkantenklappe 3 mechanisch gekoppelt und über eine drehbeweglich gelagerte Welle 6 (Torsionswelle) mechanisch ver-

bunden sind. Neben dieser Antriebsstation 5 an Hinterkantenklappe 3 ist in Spannweitenrichtung betrachtet eine entfernt der Wurzel des Tragflügels 1 geeignete Klappenkörpergruppe 23 angeordnet. Letztere umfasst eine drehbewegliche Welle (Torsionswelle), die wellenendseitig jeweils ein Antrieb 43, 44 installiert ist. Der einzelne Antrieb 43, 44 ist der Welle 6 wellenmechanisch verbunden und der betreffenden Hinterkantenklappe 3 mechanisch gekoppelt. Dieser Hinterkantenklappe 3 sind zwei Führungsgetriebe 8 zugeordnet, die der Welle 6 mechanisch verbunden sind. Diese beiden Führungsgetriebe 8 sind zueinander und den Antrieben 43, 44 (definiert) beabstandet angeordnet. Die Ansteuerung der Antriebe 43, 44 wird nach dem vorher beschriebenen Vorbild (nach der Ausführung für einen ersten Antrieb 41 und einen zweiten Antrieb 42) umgesetzt.

[0030] In der Fig. 4 werden mehrere nebeneinander positionierte Antriebsstationen 5 an der Flügelhinterkante eines linken und eines rechten Tragflügels 1 gezeigt, deren integrierte Antriebe 41, 42, die der betreffenden Hinterkantenklappe 3 mechanisch gekoppelt sind, nach dem geschilderten Vorbild (einer einzelnen Antriebsstation 5 - nach der Fig. 6) über eine drehbeweglich gelagerte Welle 6 (Torsionswelle) mechanisch verbunden sind.

[0031] Auch hier wird die Ansteuerung des ersten und des zweiten Antriebs 41, 42 der betreffenden Antriebsstation 5 nach dem vorherbeschriebenen Vorbild umgesetzt. Außerdem wird der Betrachter an der Flügelvorderkante des linken und rechten Tragflügels 1 mehrere nebeneinander gelegene Vorderkantenklappen 2 erblicken, deren bewegliches Verfahren (bewegliche Veränderung) über mehrere zueinander beabstandete (nicht bezifferte) Führungsgetriebe, die einer Transmissionswelle 7 (Welle zur Übertragung der Antriebsenergie) wellenmechanisch verbunden und den gegenüberstehenden Vorderkantenklappen 2 wellenmechanisch gekoppelt sind, umgesetzt wird. Diese Transmissionswelle ist wellenmechanisch an eine zentrale Kraftübertragungseinheit (PCU) gekoppelt, wie eingangs hinsichtlich der bekannten Lösungen erläutert.

[0032] In der Fig. 5 wird der Betrachter an der Flügelhinterkante des (linken) Tragflügels 1 die vorher beschriebene Anordnung nach der Fig. 3 mit der Antriebsstation 5 und der Klappenkörpergruppe 23 entdecken, weshalb sich weitere Erläuterungen erübrigen. An der Flügelvorderkante dieses Tragflügels 1 sind zwei Klappenkörpergruppen 231, 232 nebeneinander angeordnet. Eine erste Klappenkörpergruppe 231 korrespondiert mit zwei nebeneinander gelegenen Vorderkantenklappen 2, die nahe der Tragflügelwurzel verfahren werden. Diese Klappenkörpergruppe 231 umfasst ebenso eine drehbeweglich gelagerte Welle 6 (Torsionswelle), die wellenendseitig jeweils ein Antrieb 43, 44 installiert ist. Der wellenendseitig angeordnete Einzelantrieb ist der Welle 6 wellenmechanisch verbunden und der betreffenden Vorderkantenklappe 21, 22 mechanisch gekoppelt. Weiterhin umfasst diese Klappenkörpergruppe

231 zwei Führungsgetriebe 8, die zueinander im (definierten) Wellenabstand mit der Welle 6 mechanisch verbunden und der entsprechenden Vorderkantenklappe 21, 22 mechanisch gekoppelt sind. Diese Führungsgetriebe 8 besitzen außerdem einen (definierten) Wellenabstand zum wellenenseitig positionierten Antrieb 43, 44, welcher einem Klappen-Randbereich, der nahe einer Klappenseite, die sich in Richtung der Profillinie der betreffenden Vorderkantenklappe 21, 22 erstreckt, mechanisch gekoppelt ist, wobei ein dritter Antrieb 44 einem nahe der Tragflügelwurzel befindlichen Klappen-Randbereich einer ersten Vorderkantenklappe 21 (Slat 1) und ein vierter Antrieb 44 einem entfernt der Tragflügelwurzel befindlichen Klappen-Randbereich der nebengelegenen zweiten Vorderkantenklappe 22 (Slat 2) gekoppelt ist.

[0033] Der Vollständigkeit wegen wird erwähnt, dass die in Richtung der Profillinie des Tragflügels 1 sich erstreckenden und nebeneinander gelegenen Klappenseiten der ersten und zweiten Vorderkantenklappe 21, 22 zueinander beabstandet sind, so dass ein ungehindertes Verfahren der Vorderkantenklappen 21, 22 gewährleistet wird.

[0034] Die zweite Klappenkörpergruppe 232 besitzt einen der ersten Klappenkörpergruppe 231 ähnlichen Aufbau, die mit zwei weiteren Führungsgetrieben 8 ergänzt wird. Letztere sind im Wellenabstand mit der Welle 6 mechanisch verbunden und einer weiteren dritten Vorderkantenklappe 24 (Slat 4) mechanisch gekoppelt, die der ersten und zweiten Vorderkantenklappe 21, 22 (Slat 3, Slat 5) zwischengeordnet und diesen Klappen (rand)seitig nebengelegen ist. Außerdem sind diese weiteren Führungsgetriebe 8, die der dritten Vorderkantenklappe 23 mechanisch gekoppelt sind, dem betreffenden Führungsgetriebe 8, das der ersten und zweiten Vorderkantenklappe 21, 22 mechanisch gekoppelt ist, im (definierten) Wellenabstand beabstandet angeordnet.

[0035] Nach den beispielhaften Erläuterungen der Figuren 3 bis 7 werden folgende abschließende Betrachtungen gegeben. Im Gegensatz zu den bekannten Landeklappensystemen nach den Figuren 1 und 2 und (dem figurlich nicht dargestellten) Landeklappensystem für ein Flugzeug vom Typ: "DC9" und "DC10" wird ein verbessertes Landeklappensystem am Tragflügel 1 eines Starrflügel-Flugzeuges mit elektronisch synchronisierten Antrieben 41 bis 44 (Einzelantrieben) an den Landeklappen vorgeschlagen. Bei dieser Systemlösung nach den Figuren 3 bis 7 wird jede Klappe des Landeklappensystems einzeln angesteuert, so dass sowohl ein spannsseitig differenzierter Ausschlag als auch ein zwischen dem linken und rechten Tragflügel 1 des Flugzeuges unterschiedlicher Ausschlag möglich wird. Eine Kopplung mehrerer Klappen 41 bis 44 auf einer Tragflügelhälfte ist weiterhin möglich und unabhängig von der jeweiligen Flügelkonfiguration. Eine denkbare Ausführung für ein Landeklappensystem mit Einzelantrieben wird in Fig. 4 für die Hinterkantenklappen (Flap 1,

Flap 2) des linken Tragflügels angegeben, die man gleichermaßen (spiegelbildlich) am rechten Tragflügel vorfinden wird. Die Darstellung nach der Fig. 5 zeigt eine weitere denkbare Konfiguration mit Einzelantrieben für Vorder- und Hinterkantenklappen, wobei mehrere Klappen mechanisch gekoppelt sind. Die Antriebe an den einzelnen Antriebsstationen 5 einer Klappe nach den Figuren 6 und 7 können sowohl über eine Torsionswelle mechanisch gekoppelt (Fig. 6) oder auch rein elektronisch synchronisiert (Fig. 7) sein. Die Synchronisation der Antriebe auf einer Klappe kann elektronisch oder mechanisch erfolgen. Die Synchronisation zwischen den Klappen des linken und rechten Tragflügels wird elektronisch erfolgen. Die Funktion der Überwachung und Synchronisation wird dabei von einer zentralen Klappensteuerungseinheit (einem zentralen Steuerrechner) als auch (denkbar) über dezentral angeordnete Klappensteuerungseinheiten (mehrere verteilte Steuerrechner) erfolgen. Die Verwendung von sogenannten "Smart Aktuatoren" mit lokaler Überwachungs- und Steuerungsfunktion ist ebenfalls denkbar.

[0036] Die Vorteile der einzeln angetriebenen Klappensysteme liegen (in der Hauptsache) darin, dass diese Klappensysteme sich durch eine höhere Funktionsflexibilität und eine Erhöhung der Verfügbarkeit (im Fehlerfall) auszeichnen, wobei außerdem eine Reduktion des Installationsaufwandes durch den Wegfall des komplexen "Shaft Routing" durch den Flugzeugrumpf eintreffen wird.

[0037] Wegen dem Wegfall der langen Transmissionswellen wird eine Reduzierung der dynamischen Probleme am Flugzeugkörper verzeichnet werden, wobei weniger Reibung auftreten und korrespondierend ein geringerer Leistungsbedarf eintreffen wird. Auch wird eine verbesserte Wartbarkeit und eine (im Störfall) einfachere Fehlerlokalisierung bei derartiger gestalteten Klappensystemen gesehen.

[0038] Mit dem vorgestellten Klappensystem-Design wird eine konkrete Umsetzung und eine detaillierte Auslegung des Landeklappensystems, gerade unter dem Aspekt der elektrischen / elektronischen Kontrolle der Positionierung einzelner Klappen zwecks Realisierung eines Gleichlaufs bei der Positionierung aller Klappen an der Flügelvorder- und hinterkante oder einer gewünschten unterschiedlichen Positionierung der einzelnen Klappen, greifbare Realität, was bei konventionellen Klappensystemen nicht möglich sein wird.

Bezugszeichenliste

[0039]

1	Tragflügel
2, 21, 22, 24	Vorderkantenklappe (Slat)
23, 231, 232	Klappenkörpergruppe
3	Hinterkantenklappe (Flap)
4, 41 bis 44	Antrieb
5	Antriebsstation

- 6 drehbeweglich gelagerte Welle; Torsionswelle
 7 Transmissionswelle
 8 Führungsgetriebe
 9 Stellmotor
 10 Wellenbremse
 11 Sensor

Patentsprüche

1. Klappensystem am Tragflügel eines Starrflügel-Flugzeuges, das von einer flugzeuginternen Flugsteuerungseinrichtung zentral überwacht wird, die während des Fluges mit aktuellen Flugdaten versorgt wird und in Abhängigkeit dieser Daten entsprechende Stellinformationen zur Veränderung von am Tragflügel (1) angeordneten Vorder- und Hinterkantenklappen (2, 3) ableitet, welche mit wenigstens einer zentralen Klappensteuerungseinheit leitend verbunden ist, bei dem alle Vorder- und Hinterkantenklappen (2, 3), die an der Flügelvorder- und Flügelhinterkante des Tragflügels (1) beweglich angebracht sind, mit flügelintegrierten Antrieben (4, 41 bis 44) mechanisch gekoppelt sind, **dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebe (4, 41 bis 44) mit der Klappensteuerungseinheit leitend verbunden sind und durch letztere einzeln ansteuerbar sind.**
2. Klappensystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass mindestens zwei Antriebe (41, 42) eine Antriebsstation (5) bilden, die der Klappensteuerungseinheit leitend verbunden sind und synchron oder wahlweise ansteuerbar sind, wobei die Antriebe (41, 42) jeweils einer einzelnen Vorder- und Hinterkantenklappe (2, 3) mechanisch gekoppelt sind.**
3. Klappensystem nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebe (41, 42) einer einzelnen Antriebsstation (5) über eine drehbeweglich gelagerte Welle (6) mechanisch verbunden sind.**
4. Klappensystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebe (43, 44) mehrerer nebeneinander gelegener und in Spannweitenrichtung des Tragflügels (1) angeordneter Vorder- oder Hinterkantenklappen (2, 3), die eine Klappenkörpergruppe (23) bilden, gemeinsam über eine drehbeweglich gelagerte Welle (6) mechanisch verbunden sind.**
5. Klappensystem nach Anspruch 4, **dadurch gekennzeichnet, dass jeder Vorder- und Hinterkantenklappe (2, 3) wenigstens ein Führungsgetriebe (8) zugeordnet ist, das im Wellenabstand mit der Welle (6) mechanisch verbunden und der einzelnen**

Vorder- und Hinterkantenklappe (2, 3) mechanisch gekoppelt ist.

6. Klappensystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens ein Antrieb (43, 44) einer nahe und einer entfernt der Wurzel des Tragflügels (1) angeordneten Vorder- oder Hinterkantenklappe (2, 3) mechanisch gekoppelt ist, wobei die Führungsgetriebe (8) denjenigen Vorder- oder Hinterkantenklappen (2, 3) mechanisch gekoppelt sind, die nebeneinander gelegen oder nahe oder entfernt gelegene Vorder- und Hinterkantenklappe (2, 3) angeordnet sind und in Spannweitenrichtung des Tragflügels (1) die Klappenkörpergruppe (23) komplettieren.**
7. Klappensystem nach einem der Ansprüche 1 bis 4 und 6, **dadurch gekennzeichnet, dass die Antriebe (4, 41 bis 44) jeweils mit einem Drehantrieb realisiert sind, der aus einem Stellmotor (9), einem Stellgetriebe und Zusatzeinrichtungen integriert ist.**
8. Klappensystem nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass der Stellmotor (9) ein Schrittmotor ist, dessen erzeugtes Motordrehmoment mit gesteuerter Stellgeschwindigkeit auf die drehbeweglich gelagerte Welle (6) übertragen wird.**
9. Klappensystem nach Anspruch 7, **dadurch gekennzeichnet, dass der Stellmotor (9) ein elektrisch oder elektronisch angesteuerter Motor ist, der von der Klappensteuerungseinheit angesteuert wird.**
10. Klappensystem nach den Ansprüchen 1 und 2, **dadurch gekennzeichnet, dass der zentralen Klappensteuerungseinheit (mit integriertem zentralem Rechner nach Anspruch 17) mehrere dezentral angeordneten Klappensteuerungseinheiten leitend verbunden sind, wobei die einzelnen dezentralen Klappensteuerungseinheiten dem jeweiligen Antrieb (4, 41 bis 44) zugeordnet und diesem leitend verbunden ist.**
11. Klappensystem nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass die dezentralen Klappensteuerungseinheiten tragflügelintern und nahegelegener der Klappenvorder- und / oder-hinterkante der Vorder- und / oder-hinterkantenklappe angeordnet ist.**
12. Klappensystem nach Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass die dezentralen Klappensteuerungseinheiten den Antrieben 4 integriert ist.**
13. Klappensystem nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet, dass der drehbeweglich gelagerten Welle (6), die den Antrieben (41, 42), die im Wel-**

lenabstand nebeneinander angeordnet und wellenmechanisch verbunden sind, eine am Wellenumfang angeordnete Wellenbremse (10) installiert ist, die zwischen zwei benachbarten Antrieben (41, 42) positioniert ist und der zentralen oder dezentralen Klappensteuerungseinheit leitend verbunden ist.

5

14. Klappensystem nach Anspruch 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** der Abstand der Wellenbremse (10) zu den Antrieben (41, 42) definiert ist.

10

15. Klappensystem nach Anspruch 13, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Wellenbremse (10) eine Führungsbremse ist, an der ein optischer Sensor (11) installiert ist, der mit der dezentralen Klappensteuerungseinheit leitend verbunden ist und nahe der Welle (6) angeordnet ist und zur Beobachtung der Wellenlage und der Veränderungen der Drehbewegung der Welle (6) eingesetzt wird.

15

20

16. Klappensystem nach Anspruch 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** ausgenommen einem ersten Antrieb (41) ein zweiter Antrieb (42) oder ein weiterer Antrieb der Antriebsstation (5) ein redundanter Antrieb ist, mit dem ein Verkanten der wellenmechanisch gekoppelten einzelnen Vorder- oder Hinterkantenklappe (2, 3) korrigiert wird, sofern eine Störung oder ein Ausfall des ersten Antriebes (41) vorliegt.

25

30

17. Klappensystem nach den Anspruch 10, **dadurch gekennzeichnet, dass** die zentrale Klappensteuerungseinheit und / oder die dezentrale Klappensteuerungseinheit jeweils mit einem Steuerungsrechner realisiert ist, der befähigt ist, eine Überwachung und eine synchrone Ansteuerung der Antriebe auf einer Vorder- oder Hinterkantenklappe (2, 3) umzusetzen.

35

18. Klappensystem nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** die leitenden Verbindungen mit Steuer- oder Signalleitungen, vorzugsweise digitalen Datenleitungen, ausgeführt sind.

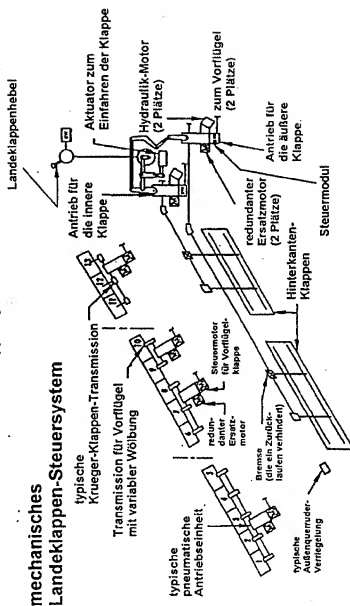
40

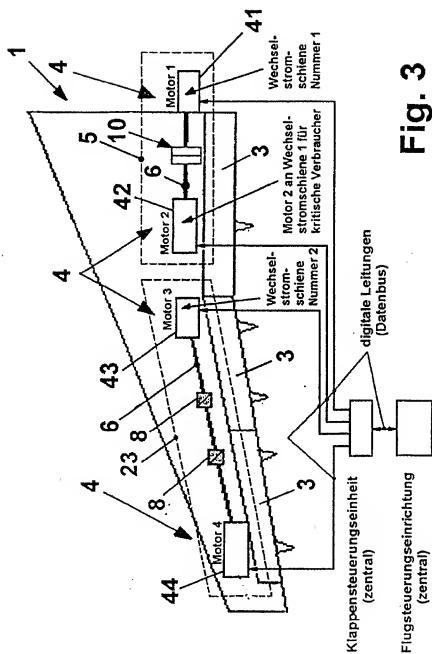
45

50

55

Fig. 2
Stand der Technik
Landeklappensystem B 747





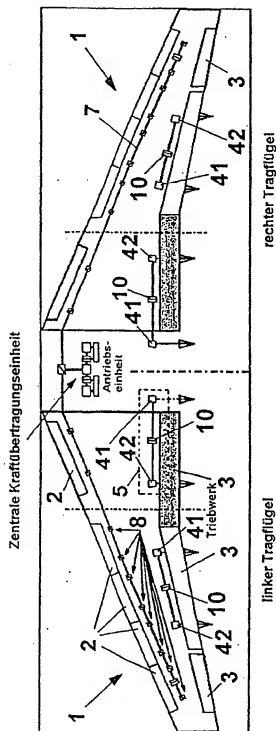
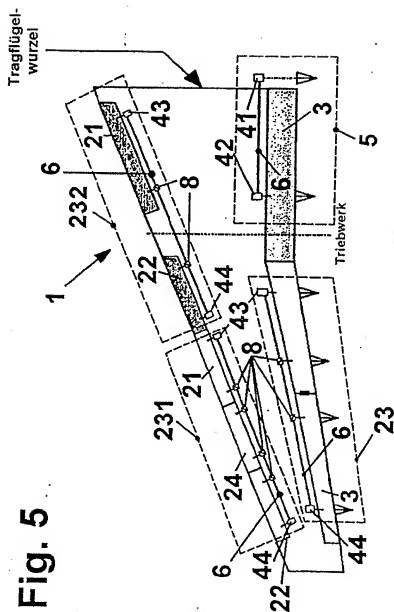


Fig. 4



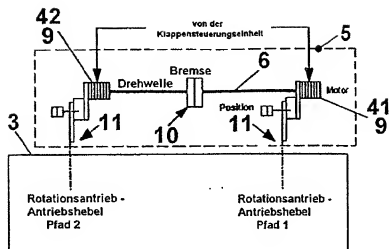


Fig. 6

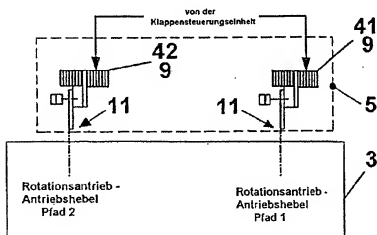


Fig. 7



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung

EP 04 00 4098

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	US 5 875 998 A (GLEINE WOLFGANG ET AL) 2. März 1999 (1999-03-02) * Spalte 1, Zeile 25-30 * * Spalte 3, Zeile 11-27 * * Spalte 5, Zeile 35-57 * * Spalte 7, Zeile 19 - Spalte 8, Zeile 8; Ansprüche 4,7; Abbildungen *	1,18	B64C13/50
Y	US 5 743 490 A (GILLINGHAM GARY D ET AL) 28. April 1998 (1998-04-28) * Spalte 2, Zeile 28 - Spalte 10, Zeile 19; Abbildungen *	2-6,13, 14	
Y	US 4 688 744 A (ALDRICH ALLYN M) 25. August 1987 (1987-08-25) * Spalte 6, Zeile 6-13; Abbildungen *	2-5,13, 14	
Y	US 4 688 744 A (ALDRICH ALLYN M) 25. August 1987 (1987-08-25) * Spalte 6, Zeile 6-13; Abbildungen *	6	
A	EP 1 038 765 A (GEC MARCONI AEROSPACE INC) 27. September 2000 (2000-09-27) * Spalte 1, Zeile 5-8 * * Spalte 2, Zeile 21-35 * * Spalte 3, Zeile 36-42; Abbildungen *	1-3,7,8	
A	US 4 892 274 A (POHL ULRICH ET AL) 9. Januar 1990 (1990-01-09) * das ganze Dokument *	1	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7) B64C
A	EP 0 483 504 A (AIRBUS GMBH) 5. Mai 1992 (1992-05-06) ----- -----		
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Rechercheur		Rechercheur bei Patentamt	
MÜNCHEN		30. April 2004	
		Salentiny, G	
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE			
<p>X: von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y: von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A: technologischer Hintergrund O: nichttechnische Offenbarung P: Zwischenliteratur</p>			
<p>T: der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundrätze E: älteres Patentedokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D: in der Anmeldung angeführtes Dokument L: aus anderen Gründen angeführtes Dokument Z: Mitglied des gleichen Patentamts, übereinstimmendes Dokument</p>			

ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.

EP 04 00 4098

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentschriften angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unternehmung und erfolgen ohne Gewähr.

30-04-2004

Im Recherchenbericht angeführtes Patentsdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
US 5875998	A	02-03-1999	US	5740991 A	21-04-1998
			DE	4422152 A1	04-01-1996

US 5743490	A	28-04-1998	KEINE		

US 4688744	A	25-08-1987	BR	8304487 A	24-04-1984
			DE	3331100 A1	08-03-1984
			FR	2532617 A1	09-03-1984
			GB	2126177 A , B	21-03-1984
			IT	1170458 B	03-06-1987
			JP	59063296 A	10-04-1984

EP 1038765	A	27-09-2000	US	6224022 B1	01-05-2001
			AT	228459 T	15-12-2002
			DE	60000839 D1	09-01-2003
			DE	60000839 T2	25-09-2003
			EP	1038765 A1	27-09-2000
			ES	2188476 T3	01-07-2003

US 4892274	A	09-01-1990	DE	3530865 A1	12-03-1987
			CA	1319664 C	29-06-1993
			EP	0215211 A1	25-03-1987

EP 0483504	A	06-05-1992	DE	4033277 A1	23-04-1992
			EP	0483504 A1	06-05-1992

EP 04 00 4098

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr 12/82